

008978730 **Image available**

WPI Acc No: 1992-105999/199214

Related WPI Acc No: 1992-105715; 1994-009447; 1994-010146

XRPX Acc No: N92-079440

Electropneumatic vehicle braking system - with failure
indicating program using existing sensors and additional failure analysis
unit

Patent Assignee: BOSCH GMBH ROBERT (BOSC)

Inventor: WREDE J

Number of Countries: 005 Number of Patents: 004

Patent Family:

| Patent No | Kind | Date | Applicat No | Kind | Date | Week | |
|-------------|------|----------|-------------|------|----------|--------|---|
| EP 477519 | A | 19920401 | EP 91113540 | A | 19910813 | 199214 | B |
| DE 4030361 | A | 19920402 | DE 4030361 | A | 19900926 | 199215 | |
| EP 477519 | B1 | 19941214 | EP 91113540 | A | 19910813 | 199503 | |
| DE 59103880 | G | 19950126 | DE 503880 | A | 19910813 | 199509 | |
| | | | EP 91113540 | A | 19910813 | | |

Priority Applications (No Type Date): DE 4030361 A 19900926

Cited Patents: DE 3922947; EP 187901; EP 330149; EP 357922; EP 410584; GB 2195150; GB 2218764; GB 2195156; US 3964017

Patent Details:

Patent No Kind Lan Pg Main IPC Filing Notes

EP 477519 A 6

Designated States (Regional): DE FR GB IT SE

DE 4030361 A 5

EP 477519 B1 G 8 B60T-013/66

Designated States (Regional): DE FR GB IT SE

DE 59103880 G B60T-013/66 Based on patent EP 477519

Abstract (Basic): EP 477519 A

The braking system is fitted with sensors for wheel speed, brake pressure etc, and the processor control also receives data on air temperature, engine conditions etc. The sensor readings are used by a failure analysis program which is added to the processor software . This monitors the effecticenes of the braking system and activates warning.

The time taken to fill the air reservoir and the frequency of filling provides a measure of the leads in the system. Monitoring of self adjusters provides a measure of brake lining wear.

ADVANTAGE - Self-analysis system with additional hardware.

Abstract (Equivalent): EP 477519 B

Electro-pneumatic brake system for utility vehicles with the set value for the brake pressure being electrically prescribed by a foot-actuated brake value signal transmitter (1), with pressure sensors (13, 14, 15, 16) at brake cylinders (2, 3, 4, 5) of the vehicle, with wheel speed signal transmitters (17, 18, 19, 20) at the vehicle wheels, with reservoir containers (27, 28, 29) for compressed air and with a transmission device which connects the reservoir containers to the brake cylinders (2, 3, 4, 5) and with an electronic control device (33) as measured value input, computing centre and drive pulse emitter, to which the brake value signal transmitter (1), the pressure sensors (13, 14, 15, 16) and the signal transmitters (17, 18, 19, 20) are connected and with which the intactness of the brake system can be tested, characterised in that the working volumes of the brake cylinders (2, 3, 4, 5) are programmed into the electronic control device (33), and in that a pressure drop, which increases when braking as a result of

wearing of the brake lining and even has a saw-tooth shaped characteristic curve when an automatic readjustment device is used, can be detected in the reservoir containers (27, 28, 29) and indicated to the control device (33), with the aid of pressure sensors (30, 31, 32) assigned to the reservoir containers (27, 28, 29) and of the set value of the brake value signal transmitter (1), and in that a warning can be issued to the driver by means of the electronic control device (33) when a limit value is exceeded.

(Dwg.1/1)

Title Terms: ELECTROPNEUMATIC; VEHICLE; BRAKE; SYSTEM; FAIL; INDICATE; PROGRAM; EXIST; SENSE; ADD; FAIL; ANALYSE; UNIT

Derwent Class: Q18; X22

International Patent Class (Additional): B60T-008/88; B60T-013/66; B60T-017/22

File Segment: EPI; EngPI

Manual Codes (EPI/S-X): X22-E02A

Derwent WPI (Dialog® File 351): (c) 2006 Thomson Derwent. All rights reserved.



⑯ BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑯ Offenlegungsschrift
⑯ DE 40 30 361 A 1

⑮ Int. Cl. 5:

B 60 T 13/66

B 60 T 17/22

B 60 T 13/24

⑯ Anmelder:

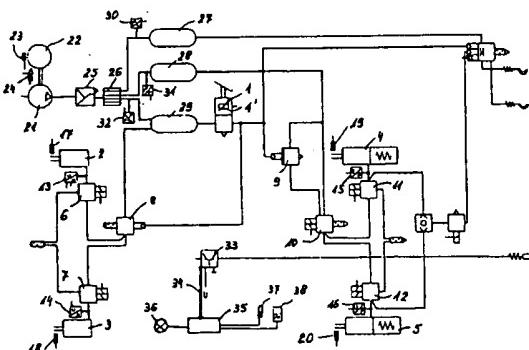
Robert Bosch GmbH, 7000 Stuttgart, DE

⑯ Erfinder:

Wrede, Jürgen, Dipl.-Ing., 7000 Stuttgart, DE

⑯ Elektro-pneumatisches Bremssystem

⑯ Es wird ein elektronisches Bremssystem vorgeschlagen, mit dem eine Selbstüberprüfung z. B. auf Dichtigkeit oder Belagverschleiß unter weitgehender Ausnutzung bekannter und auf Fahrzeugen auch schon zum Teil verwendeten Sensoren (13, 14, 15, 16 und 30, 31, 32) sowie Signalgeber (17, 18, 19, 20, 23, 24, 37, 38) durchgeführt wird.



DE 40 30 361 A 1

DE 40 30 361 A 1

Beschreibung

Stand der Technik

Die Erfindung bezieht sich auf ein elektro-pneumatisches Bremssystem nach der Gattung des Hauptanspruchs. Ein derartiges Bremssystem ist bekannt (DE-OS 36 17 356).

Mit diesem bekannten Bremssystem wird zwar die Arbeit einzelner Ventile überwacht, eine umfassende Funktionskontrolle, die selbsttätig arbeitet, ist aber nicht möglich.

Vorteile der Erfindung

Das eingangs genannte Bremssystem mit den kennzeichnenden Merkmalen des Hauptanspruchs hat demgegenüber den Vorteil, daß eine Funktionskontrolle durch Selbstüberprüfung des Systems abläuft, ohne daß der Fahrer oder die Werkstatt direkt eingreifen muß. Dabei soll die Überprüfung durch gebräuchliche Sensoren durchgeführt werden, die leicht beschaffbar und ersetzbar sind.

Ein weiterer Vorteil ist dadurch gegeben, daß entsprechende Prüfprogramme als Software im elektronischen Steuergerät ablegbar sind, so daß sie von dort jederzeit abgerufen werden können.

Zeichnung

30

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert.

Beschreibung des Ausführungsbeispiels

Ein Nutzkraftfahrzeug-Bremssystem hat einen elektro-pneumatischen Bremswertgeber 1, der mit einem Sollwert-Potì 1' ausgerüstet ist und mit dem, Fahrzeug-Bremszylinder 2, 3, 4, 5 mit Bremsdruck versorgende Ventile 6, 7, 8 und 9, 10, 11, 12 pneumatisch bzw. elektrisch ansteuerbar sind. Den Bremszylindern 2, 3, 4, 5 sind Drucksensoren 13, 14, 15, 16 beigeordnet. Außerdem sind die den Bremszylindern 2, 3, 4, 5 zugeordneten Fahrzeugräder mit Drehzahlsensoren 17, 18, 19, 20 bestückt.

Zur Druckluftversorgung des Systems dient ein Kompressor 21, der von einem Fahrzeugmotor 22 über eine feste Übersetzung, z. B. über einen Keilriemen angetrieben wird. Der Fahrzeugmotor 22 hat einen Drehzahlmesser 23 und einen Kühlwasser-Thermostat 24.

Vom Kompressor 21 gelangt die Druckluft über einen Druckregler 25 und ein Vierkreis-Schutzventil 26 in drei Vorratsbehälter 27, 28, 29, zwei für den Zugwagen und einen für eine Anhängerbremse. Jedem Vorratsbehälter 27, 28, 29 ist ebenfalls ein Drucksensor 30, 31, 32 beigeordnet.

Alle Sensoren 13, 14, 15, 16 und 30, 31, 32 sowie der Bremswertgeber 1, die Drehzahlsensoren 17, 18, 19, 20 und 23 und der Kühlwasser-Thermostat sind über elektrische Leitungsverbindungen an ein elektronisches Steuergerät 33 angeschlossen; diese Leitungsverbindungen sind zwecks Übersichtlichkeit der Zeichnung nur mit jeweils einem Strich (Stummel) am jeweiligen Sensor dargestellt.

Das Steuergerät 33 ist mittels Mehrpolkabel 34 mit einer Anzeige 35 am Armaturenbrett des Fahrzeugs

verbunden, und es gibt dort auch eine Warnlampe 36, die ebenfalls an das Steuergerät 33 angeschlossen ist. Schließlich befindet sich im Fahrerhaus des Fahrzeugs noch ein Außentemperatur-Thermometer 37 und ein Feuchtigkeitsmesser 38 mit Anschluß an das Steuergerät 33.

Wirkungsweise

10 Beim Betrieb des Fahrzeuges liefern alle Sensoren 13, 14, 15, 16 und 30, 31, 32, sowie 23 und 24 und der Sollwert-Potì 1' am Bremswertgeber 1 Meßwerte an das elektronische Steuergerät 33. Auf der Anzeige 35 im Fahrerhaus kann der Fahrer unter anderem die momentanen Vorratsdrücke, die Betriebstemperatur des Motors und dessen Drehzahl ablesen. Eine Warnung kann dem Fahrer über die Anzeige 35 oder über die extra Warnlampe 36 oder eventuell auch akustisch zu teilen werden.

20 Neben der Kühlwassertemperatur ist die Umgebungstemperatur durch das Thermometer 37 und die Luftfeuchte durch den Feuchtigkeitsmesser 38 dem elektronischen Steuergerät 33 bekannt.

Durch Signalverknüpfung im Steuergerät 33 und eventuelle Berechnungen im Steuergerät 33 oder weiterer im Steuergerät 33 abgespeicherte Fahrzeug- und/oder Bremsanlagenparameter lassen sich nun folgende Überprüfungen durchführen:

I. Förderleistung des Kompressors 9

Abhängig von der Motordrehzahl und der Betriebstemperatur wird der Druckanstieg über der Zeit in den Vorratsbehältern 27, 28, 29 vom Steuergerät 33 beobachtet. Bei Überschreiten eines oberen Grenzwertes für die Füllzeit sowie bei Unterschreiten eines unteren Grenzwertes wird eine Warnung an den Fahrer gegeben.

II. Abschaltdruck des Druckreglers 25

40 Wird der im Steuergerät 33 einprogrammierte Abschaltdruck des Druckreglers 25 um eine gewisse Toleranz überschritten, wird eine Warnung an den Fahrer ausgegeben.

III. Luftverbrauch pro Bremsung

50 Abhängig von den installierten Bremszylindervolumina, die in das Steuergerät 33 zu programmieren sind, und abhängig von dem Druck in den Bremszylindern 2, 3, 4 und 5 beim Bremsen, der durch den Sollwert-Potì 1' und/oder die Drucksensoren 13, 14, 15, 16 dem Steuergerät 33 bekannt ist, entsteht in den Vorratsbehältern 27, 28 ein Druckabfall, der von den Drucksensoren 30 und 31 erfaßt wird. Mit diesen Werten ist der Luftverbrauch pro Bremsung zu ermitteln.

Bei neuen Bremsbelägen bzw. neu eingestellten Gestängestellern wird der Druckabfall pro Bremsung geringer sein. Mit zunehmendem Belagverschleiß wird der Druckabfall bei gleichem Bremsdrucksollwert zunehmen (größeres Volumen in den Bremszylindern). Bei automatischem Gestängesteller wird der Druckabfall nach dem Rückstellen durch den Gestängesteller wieder geringer werden, so daß sich hier eine Art sägezahnförmiger Verlauf des Druckabfalls über der Zeit ergibt.

60 Da jede Bremsung mit einem anderen Bremsdrucksollwert erfolgt, muß dies vom Steuergerät 33 z. B.

durch die Berechnung eines "normierten Druckabfalls" berücksichtigt werden (oder Auswahl von Bremsungen mit etwa gleichem Druck). Überschreitet der Druckabfall einen bestimmten, im Steuergerät 33 einprogrammierten Grenzwert (dieser Grenzwert kann auch aus den Druckabfallwerten nach Inbetriebnahme der Bremsanlage (Neuzustand) abgeleitet werden) oder hat der Gestängesteller eine vorgegebene Zahl von Rückstellungen durchgeführt (Zählung der Sägezähne im SG), erhält der Fahrer eine Warnung wegen übermäßigen Belagverschließes bzw. Wasser in den Vorratsbehältern 27 und 28.

IV. Dichtheit der Anlage

15

a) Vorratsseite der Bremsanlage

Wird nicht gebremst (Information liegt im Steuergerät 33 über den Sollwert-Pot 1' vor), darf der Vorratsdruck (gemessen mit den Drucksensoren 30 und 31) pro Zeiteinheit nur um einen vorgegebenen, einprogrammierten Wert abfallen. Andernfalls wird die Anzeige 35 oder 36 aktiviert. Dies gilt insbesondere, falls der Motor steht (keine Nachförderung, Info über Drehzahlsensor 23). Bei Bremsungen und laufendem Motor tritt die Überprüfung lt. I in Funktion, um die Nachförderung zu überwachen.

b) Übertragungseinrichtung bis einschließlich Bremszylinder

30

Ein zu hoher Luftverbrauch pro Bremsung kann auch auf Undichtigkeiten zurückzuführen sein.

Um Gewißheit über die Ursache zu erhalten, kann folgende Prüfung durchgeführt werden:
Voraussetzung: Fahrzeug steht (Information über Rad-drehzahlsensoren 17, 18, 19, 20),
Motor 22 steht (Information über Motordrehzahlsensor 23).

Durch das elektronische Steuergerät 33 wird ein Teil-bremsdruck, z. B. 3 bar eingesteuert und eine bestimmte Zeit gehalten (Ventile 6, 7, 8 und 10, 11, 12 in Haltestellung, keine Drucknachregelung).

Während dieser Zeit darf der Druck in den Bremszy-lindern 2, 3, 4, 5, gemessen mit den Drucksensoren 13, 14, 15, 16, nicht unter einen vorgegebenen Wert abfallen. Andernfalls erfolgt Warnung an den Fahrer.

Dieser Prüfzyklus kann z. B. vom Fahrer durch einen Schalter eingeleitet werden, oder durch eine Eingabe über eine Steuergerät-Diagnoseschnittstelle.

Eine automatische Auslösung des Prüfzyklus in bestimmten Zeitabständen ist ebenfalls denkbar. Falls der Fahrer vor Ablauf der Prüfzeit den Motor 22 wieder startet (Signal von 23), wird der Prüfzyklus automatisch abgebrochen.

In jedem Fall überprüft das Steuergerät 33 vor In-gangsetzen des Prüfzyklus, ob die Voraussetzungen Fahrzeug- und Motorstillstand erfüllt sind.

Dadurch, daß alle Bremszylinder 2, 3, 4, 5 mit Druck-sensoren 13, 14, 15, 16 bestückt sind, ist auch eine geziel-te Fehlerausgabe möglich, an welcher Achse bzw. an welchem Rad der Druck abfällt.

Eine Feststellbremsanlage und die Anhänger-Bremse können ebenfalls mit in die Prüfungen einbezogen wer-den.

Es ist klar, daß alle Sensoren und Signalgeber han-delssmäßig sind und bereits auch einzeln oder auch in Teilgruppen in Nutzfahrzeugen zusammen mit einem

elektronisch gesteuerten Bremssystem und eventuell elektronischer Motorkontrolle verwendet werden. Es gehört auch nicht zur Erfindung, daß entsprechende Si gnale über eine elektronische Schnittstelle z. B. CAN ausgesteuert werden können.

Gemäß der vorliegenden Erfindung ist aber eine Selbstkontrolle des gesamten elektro-pneumatischen Bremssystems möglich.

Durch softwaremäßige Verknüpfungen im Steuerge-rät 33 können alle genannten Prüfungen mit geringstem Zusatzaufwand durchgeführt werden. Es ist verständlich, daß dadurch die Sicherheit im Fahrbetrieb erhöht und die Fehlersuche in der Werkstatt erleichtert wer-den.

4

Patentansprüche

1. Elektro-pneumatisches Bremssystem für Nutz-kraftfahrzeuge mit elektrischer Vorgabe des Bremsdruck-Sollwertes von einem fußbetätigten Bremswertgeber und mit einem elektronischen Steuergerät als Meßwerteingabe, Rechenzentrum und Ansteuerimpulsabgabe, dadurch gekenn-zeichnet, daß an den Elementen des Bremssystems, des Motors und der Fahrzeugräder Sensoren (13, 14, 15, 16, 30, 31, 32) und Signalgeber (17, 18, 19, 20, 23, 24, 37, 38) angeordnet sind und daß alle Senso-ren und Signalgeber an das elektronische Steuerge-rät (33) zur Überprüfung auf Intaktheit des Brems-systems angeschlossen sind.

2. Elektro-pneumatisches Bremssystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in das elek-tronische Steuergerät (33) auch über Außenther-mometer (37) und Feuchtigkeitsmesser (38) aus der Umgebung genommene Meßwerte, wie Tempera-tur und Luftfeuchtigkeit o. dgl. eingebar, in ihm speicherbar und von ihm auswertbar sind.

3. Elektro-pneumatisches Bremssystem für Nutz-fahrzeuge nach Anspruch 1, dadurch gekennzeich-net, daß abhängig von den Signalen des Sensors (Drehzahlmesser 23) des Fahrzeug-Motors (22) und von denen des Kühlwasser-Sensors (Kühlwasser-Thermometer 24) mittels der an den Vorratsbehältern (27, 28, 29) angebrachten Sensoren (Druck-schalter 30, 31, 32) der Druckanstieg über der Zeit meßbar ist und daß bei einer Überschreitung oder Unterschreitung von Grenzwerten für die Füllzeit des Vorratsbehälter (27, 28, 29) mittels des elektro-nischen Steuergerätes (33) eine Warnung an den Fahrer ausgebbar ist.

4. Elektro-pneumatisches Bremssystem für Nutz-fahrzeuge nach Anspruch 3, dadurch gekennzeich-net, daß der Abschaltdruck des Druckreglers (25) in das elektronische Steuergerät (33) einprogram-miert ist und daß bei Überschreitung eines Grenz-wertes für den Abschaltdruck mittels des elektroni-schen Steuergerätes (33) eine Warnung an den Fah-rer ausgebbar ist.

5. Elektro-pneumatisches Bremssystem für Nutz-fahrzeuge nach Anspruch 1, dadurch gekennzeich-net, daß die Arbeits-Volumina der Bremszylinder (2, 3, 4, 5) in das elektronische Steuergerät (33) ein-programmiert sind und daß mit Hilfe der Drucksen-soren (13, 14, 15, 16) und des Sollwertes des Brems-wertgeber-Potis (1') ein beim Bremsen in den Vor-ratsbehältern (27, 28, 29) entstehender Druckabfall erfaßbar und dem Steuergerät (33) mitteilbar ist und daß bei Überschreiten eines Grenzwertes mit-

tels des elektronischen Steuergerätes (33) eine Warnung an den Fahrer ausgebbar ist.

6. Elektro-pneumatisches Bremssystem für Nutzfahrzeuge nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß im elektronischen Steuergerät (33) ein normierter Druckabfall einprogrammiert ist und daß ein nach längerer Fahrzeit entstehender, sich durch Bremsbelag-Abnutzung am Radbremszylinder (2, 3, 4, 5) ergebender, bei Verwendung einer automatischen Nachstellvorrichtung eventuell auch sägezahnförmig verlaufender, größerer Druckabfall vom elektronischen Steuergerät (33) erfassbar ist und daß bei Überschreiten eines Grenzwertes mittels des elektronischen Steuergerätes (33) eine Warnung an den Fahrer ausgebbar ist. 15

7. Elektro-pneumatisches Bremssystem für Nutzfahrzeuge nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß mittels der Signale der Vorratsdruck-Sensoren (Druckschalter 30, 31, 32) und eines Negativ-Signals vom Bremswertgeber-Sollwert-Poti (1') bei nicht betätigter Bremse ein Druckabfall erfassbar ist und daß vom elektronischen Steuergerät (33) bei Unterschreitung eines Grenzwertes des Druckabfalls eine Warnung an den Fahrer ausgebbar ist. 20

8. Elektro-pneumatisches Bremssystem für Nutzfahrzeuge nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß mittels der Signale der Raddrehzahl-Signalgeber (17, 18, 19, 20) und des Sensors (Drehzahlmesser (23) des Motors (22) bei stehendem Fahrzeug und/oder bei stehendem Motor (22) vom elektronischen Steuergerät (33) für eine vorgegebene Zeit ein Teilbremsdruck einsteuerbar und eine bestimmte Zeit haltbar ist und mittels der Drucksensoren (13, 14, 15, 16) ein Druckabfall meßbar ist und daß bei Unterschreitung eines Grenzwertes mittels des elektronischen Steuergerätes (33) eine Warnung an den Fahrer ausgebbar ist. 35

9. Elektro-pneumatisches Bremssystem nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Prüfzyklus vom Fahrer mittels eines elektrischen Schalters einleitbar ist. 40

10. Elektro-pneumatisches Bremssystem nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Prüfzyklus automatisch nach gewissen Zeitabständen vom elektronischen Steuergerät (33) einleitbar ist. 45

11. Elektro-pneumatisches Bremssystem nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß der automatisch anlaufende Prüfzyklus durch ein Signal des Sensors (Drehzahlmesser 23) des Motors (22) zu unterbrechen ist. 50

12. Elektro-pneumatisches Bremssystem nach Anspruch 10 oder 11, dadurch gekennzeichnet, daß mit dem elektronischen Steuergerät (33) mittels Signale der Raddrehzahl-Signalgeber (17, 18, 19, 20) und des Sensors (Drehzahlmesser 23) des Motors (22) vor Anlauf des Prüfzyklus der Fahrzeug- und Motorstillstand feststellbar ist. 55

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

— Leerseite —

